

Notitie zienswijzen 'Woningbouw Voorzieningencluster Heerjansdam'

Klankbordgroep

Het stedenbouwkundig plan voor de woningbouwlocatie is de uitkomst van een nauw overleg met de klankbordgroep, bestaande uit direct omwonenden van het voorzieningencluster. Aan de hand van meerdere verkavelings- en stedenbouwkundige varianten is in overleg met de klankbordgroep gekozen voor een voorkeursvariant, die vervolgens is uitgewerkt in een beeldkwaliteitsplan. De elementaire zaken uit dit beeldkwaliteitsplan, zoals situering, goot- en bouwhoogte zijn geregeld in voorliggend bestemmingsplan.

De nieuwe inrichting van de Sportlaan is in het investeringsprogramma naar voren gehaald. Daarbij zal de verkeersveiligheid geoptimaliseerd worden. De Klankbordgroep en de gebruikers van de voorzieningen (Rajubibos, Midden-Inn) zullen hierbij nauw betrokken worden.

Terinzagelegging

Het ontwerpbestemmingsplan 'Woningbouw Voorzieningencluster Heerjansdam' heeft van 2 november 2017 tot en met 13 december 2017 (6 weken) ter inzage gelegen met de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen. Op donderdag 16 november 2017 heeft de gemeente in sporthal Den Dam in Heerjansdam een inloopavond gehouden, waarvoor direct omwonenden per brief zijn uitgenodigd. Deze avond, die ook is aangekondigd in het Stadsnieuws, kon op veel belangstelling rekenen.

Binnen de termijn van terinzagelegging is één zienswijze ingediend, de zienswijze is ontvankelijk. In onderstaande notitie wordt de zienswijze samengevat. De gemeentelijke beantwoording is cursief weergegeven.

1.

Samenvatting zienswijze:

Door de volgende partijen is een gezamenlijke zienswijze ingediend: Werkgroep Verkeersveilig Rajubibos, Koningin Julianaschool Heerjansdam, Kindcentrum De Rank, Yes! Kinderopvang. De zienswijze heeft betrekking op de volgende onderdelen:

- a) Onveilige verkeersontsluiting van de voorziene nieuwe woningen
Als ontsluiting van de nieuwe woningen is de thans aanwezige fietsstraat voorzien, die is aangelegd om een veilige situatie te creëren voor voetgangers en fietsers van locatie RaJuBiBos. Het ontsluiten via die fietsstraat bestempelen wij als zeer onveilig en zal iedere ochtend voor ongeveer 50 voertuigbewegingen extra zorgen. Dit is onacceptabel en vragen om ongevallen.
- b) Strijd met het gemeentebeleid
In het Gemeentelijk Verkeer en Vervoersplan 2016-2030 staat hierover het volgende: 'Tot 2030 werken we verder aan het optimaliseren van de verkeersveiligheid rondom scholen, wijkwinkelcentra, zorg- en welzijnsinstellingen alsmede sportterreinen. Met betrekking tot de omgeving van het plangebied, het voorzieningencluster in Heerjansdam, is er speciale aandacht voor schoolgaande kinderen'. De voorgenoemde ontsluiting is strijdig met gemeentebeleid om verkeersveiligheid rondom scholen te optimaliseren.

- c) Onzorgvuldige voorbereiding van de besluitvorming voor het bestemmingsplan
Blijkens de toelichting en de bijlagen bij het ontwerpbestemmingsplan heeft geen onderzoek naar de verkeersveiligheid (voor met name kinderen!) ter plaatse plaatsgevonden. Hieruit kan geconcludeerd worden dat het bestemmingsplan onvoldoende zorgvuldig is voorbereid, zeker gezien ook het voornoemde speerpunt van gemeentelijk beleid om de verkeersveiligheid rondom scholen te optimaliseren.

Door reclamant is in eerdere gesprekken met de gemeente gevraagd om alternatieven voor de ontsluiting van de voorziene nieuwbouwwijk. Ondanks die verzoeken blijkt nergens uit, dat er werkelijk en deugdelijk onderzoek naar alternatieve verkeersontsluiting van de voorziene nieuwbouwwijk heeft plaatsgevonden. Dat is ook niet te rijmen met de eerdere positieve opstelling van de zijde van de gemeente om in overleg met de verschillende stakeholders ter plaatse een zeer veilige inrichting van de Sportlaan mogelijk te maken ten behoeve van de gebruikers van RaJuBiBos.

Paragraaf 5.6 van de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan heeft de titel "Verkeer & Parkeren". Feitelijk gaat die paragraaf echter alleen over het onderwerp parkeren. Dit bevestigt dat bij de voorbereiding van het ontwerpbestemmingsplan geen aandacht is besteed aan de verkeers- en verkeersveiligheidsaspecten van het woningbouwplan.

- d) Artikel 5.1 en 7.1.1 sub b van de bestemmingsplanregels
Reclamant heeft bezwaar tegen artikel 5.1 van de planvoorschriften, die ter plaatse doorgaand autoverkeer over de fietsstraat mogelijk maakt. Verder hebben wij bezwaar tegen punt 7.1.1 sub b. Deze bepaling maakt het mogelijk om de voorziene woningen ook te bestemmen voor aan-huis-verbonden beroepen en bedrijven. Een dergelijke bestemming is bezwaarlijk, indien de verkeersontsluiting zal geschieden via de genoemde fietsstraat. Die bestemming heeft immers een extra verkeersaantrekkende werking.
- e) Inrichting openbare ruimte
In bijlage 4 'Beeldkwaliteitsplan' is de 'Openbare Ruimte Binnenstraat' benoemd. Er staan twee termen genoemd, te weten: 'Auto is te 'gast' en 'bestrating (stoep, straat, parkeerplaats) in één vlak en in één materiaal'. Dit schept voor ons verwarring. Wie legt straks de openbare ruimte binnen dit plan aan? Is dit de ontwikkelaar en zijn dit de eisen die hij meekrijgt? Of is het de gemeente? En met wie moeten wij in overleg om de eisen aan te passen? Want met deze twee eisen kan punt a hierboven niet afdoende worden geregeld.
- f) Er is tegenstrijdigheid in het meegeleverde VO en de getoonde tekening op de inloopsprekavond Inzage Ontwerpbestemmingsplan Voorzieningencluster op 16 november j.l. welke is bijgevoegd (zie bijlage 1 bij deze notitie). Wat is de status van deze tekeningen? Wat wordt er met deze tekeningen gedaan? Waarom zitten er grote verschillen in inrichting buitenruimte van deze twee tekeningen? Welke is leidend en komt deze ook in procedure? Al deze vragen geven dat dit voor ons zeer onduidelijk is.

Gemeentelijk standpunt:

- a) *De fietsstraat (zie afbeelding 1) is vormgegeven conform algemene richtlijnen en het is wettelijk toegestaan deze fietsstraat ook voor autoverkeer te gebruiken. Deze fietsstraat wordt nu ook gebruikt als ontsluiting voor de sporthal, het woonzorgcentrum en de locatie RaJuBiBos. Indien als uitgangspunt worden genomen dat alle nieuwe woningen in het plangebied voor de ontsluiting gebruik maken van de fietsstraat leidt dit volgens de kencijfers van het CROW tot een extra verkeersgeneratie van 192 motorvoertuigen per etmaal. Voor deze berekening verwijzen wij naar het stikstofdepositieonderzoek dat als bijlage 3 deel uit maakt van de toelichting. Volgens het ASVV kan voor het drukste uur van de dag een percentage van 10% ten opzichte van de etmaalintensiteit worden gehouden, wat leidt tot een spitsuurintensiteit van maximaal 20 motorvoertuigen. Dit aantal is niet van zodanige omvang dat de voorgenomen nieuwbouw leidt tot een onveilige situatie voor fietsers en voetgangers. Uit een eerdere studie naar fietsstraten (Fietsstraten, de introductie voorbij; Nationaal Verkeerskunde Congres 2016) blijkt overigens dat tot een etmaalintensiteit van 2500 motorvoertuigen er door fietsende weggebruikers nauwelijks tot geen conflicten worden ervaren met autoverkeer. Ter vergelijking: de direct aansluitende weg waar de fietsstraat op aan takt (Sportlaan) heeft op basis van de Regionale verkeers- en milieukaart (RVMK) een intensiteit van 1500 motorvoertuigen per etmaal.*

De reeds aangelegde fietsstraat van de Sportlaan in de richting van het parkeerterrein voor de locatie Rajubibos, de sporthal en het woonzorgcomplex is juist aangelegd vanuit het oogpunt van optimalisatie voor verkeersveiligheid. Op 27 november 2017 heeft overleg met reclamanten plaatsgevonden over de herinrichting van de Sportlaan. Naar aanleiding van deze bijeenkomst is afgesproken dat gemeente een ontwerp maakt voor herinrichting van de Sportlaan. De school maakt samen met de leerlingen een specifiek ontwerp voor het inrichten van een Schoolzone. In januari 2018 wordt dit overleg voortgezet. Hieruit blijkt dat de gemeente met reclamanten in gesprek is over de optimalisatie van de verkeersveiligheid en de gemeente maatregelen treft en uitvoering geeft aan gemeentelijk beleid ter verbetering van de verkeersveiligheid rondom de locatie RaJuBiBos. Ook willen we hierbij benadrukken dat het niet alleen de getallen zijn, maar voor een veilige weg ook gedrag van mensen en rekening houden met elkaar essentieel zijn.

- b) *In paragraaf 5.6 is geen verantwoording opgenomen ten aanzien van verkeersgeneratie. Van de mate van verkeersgeneratie is wel inzicht gegeven in het kader van de stikstofdepositieonderzoek (bijlage 3 van de toelichting). De zienswijze is gegrond in de zin dat in genoemde paragraaf geen motivering is opgenomen ten aanzien van de verkeersgeneratie in relatie tot de verkeersveiligheid. Naar aanleiding van deze zienswijze wordt in paragraaf 5.6 Verkeer en Parkeren een motivering opgenomen. De conclusie dat vanuit verkeer- en parkeerontwikkeling geen belemmeringen worden verwacht met betrekking tot voorliggend initiatief blijft echter ongewijzigd.*
- c) *Bij de ontwikkeling van het gehele voorzieningencluster is gekozen voor een verkeerskundig veilige opzet bestaande uit een centrale ontsluiting van het gebied, die in het verlengde ligt van de kruising Sportlaan en Burgemeester G.H. Dercksenstraat. Op die manier neemt het aantal kruisingen op de Sportlaan niet toe, wat bijdraagt aan een heldere structuur en eventuele extra conflictsituaties door kruisend*

verkeer voorkomt. Een alternatieve ontsluiting via De Hoef is onderzocht. Echter de breedte van slechts vijf meter tussen de erfgrenzen maakt de weg verkeerskundig moeilijk inpasbaar. Daarnaast is ontsluiting via de Sportlaan veel rechtstreekser en logischer dan een ontsluiting via De Hoef.

- d) In het bestemmingsplan ligt een bestemming Verkeer – Verblijfsgebied bedoeld voor wegen, straten, pleinen, wandel- en fietspaden met een functie gericht op zowel verblijf als op de afwikkeling van het doorgaande verkeer. Door de fysieke inrichting van de weg (doodlopende fietsstraat) en het feit dat de verkeersbestemming geen onderdeel uit maakt van een doorgaande structuur van andere verkeersbestemmingen kan worden afgeleid dat de weg geen doorgaande functie kan vervullen en hoofdzakelijk een verblijfsfunctie zal hebben.

Aan-huis-verbonden beroepen en bedrijven zijn conform de begripsbepaling alleen toegestaan indien in overwegende mate de woonfunctie blijft behouden en de ruimtelijke uitwerking of uitstraling in overeenstemming is met de woonfunctie. Dit betekent dat gebruik met een verkeersaantrekkende werking (ruimtelijke uitwerking), die sterkt afwijkt met de woonfunctie, niet is toegestaan. Overigens zijn aan aan-huis-verbonden beroepen en bedrijven nadere voorwaarden verbonden in artikel 7.1.2. om de omvang daarvan ondergeschikt te houden ten opzichte van de woonfunctie.

- e) De bedoeling met de termen 'Auto is te 'gast' en 'bestrating (stoep, straat, parkeerplaats) in één vlak en in één materiaal' is om te benadrukken dat het gaat om gedeeld ruimtegebruik. Belangrijk uitgangspunt daarbij is dat de verkeersruimtes zijn ingericht als verblijfsruimte en niet in de eerste plaats geïnterpreteerd zullen worden als verkeersruimte. Deze manier van inrichten draagt onzes—inziens bij aan optimalisatie van de verkeersveiligheid. De openbare ruimte wordt door de gemeente aangelegd. De gemeente is zoals eerder aangegeven met reclamanten in gesprek over de inrichting van de openbare ruimte rondom de locatie RaJuBiBos.
- f) Afbeelding 2 betreft het VO voor de inrichting van de buitenruimte. De daarin opgenomen verkaveling van de woningen is indicatief. Afbeelding 3 is het schetsplan dat de ontwikkelaar heeft ingediend voor de realisatie van de woningen. Het verschil tussen de twee tekeningen wordt veroorzaakt doordat de ontwikkelaar voornemens is om twee-onder-een-kapwoningen te realiseren, waardoor de parkeerdruk voor een groot deel op eigen terrein zal worden gerealiseerd. Door de keuze voor dit woningtypen zijn in de openbare ruimte minder parkeerplaatsen nodig. Dit verklaart het verschil tussen de tekeningen. Deze tekeningen hebben geen status voor het bestemmingsplan, maar dienen ter verduidelijking ten aanzien van de buitenruimte respectievelijk het woningbouwprogramma. Leidend voor de procedure is de verbeelding van het bestemmingsplan, die ook een juridische status heeft. Deze verbeelding is net als afbeelding 3 ook getoond op dezelfde informatieavond.

Conclusie

De zienswijzen hebben geleid tot de volgende aanpassingen van het ontwerp-bestemmingsplan.

- In paragraaf 5.6 Verkeer en Parkeren wordt een motivering opgenomen ten aanzien van de verkeersaantrekkende werking en de effecten hiervan op het omliggende wegennet conform hetgeen is opgenomen in de gemeentelijke beantwoording.

Bijlage 3 Schetsontwerp ontwikkelaar

